VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 105)
z dnia 5 lipca 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 105)

5 lipca 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Artura Zasady (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– odpowiedź Ministra Infrastruktury i Budownictwa na dezyderat nr 2 w sprawie potrzeb inwestycyjnych związanych z rozprowadzeniem ruchu z autostrady A4 poprzez budowę nowych węzłów oraz łączników,

– odpowiedź Ministra Infrastruktury i Budownictwa na dezyderat nr 5 w sprawie przyznania dodatkowych środków z budżetu państwa na realizację zadania pn. „Przebudowa Mostu Tczewskiego – etap II".

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Szmit** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami oraz **Ryszard Ostaszewski** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** oraz **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Dzień dobry. Szanowne panie posłanki, szanowni panowie posłowie, szanowni państwo, otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów oraz pana ministra Jerzego Szmita, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa oraz przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli – jest tu z nami. Witam pana.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie, w punkcie pierwszym, rozpatrzenie odpowiedzi Ministra Infrastruktury i Budownictwa na dezyderat nr 2 w sprawie potrzeb inwestycyjnych związanych z rozprowadzeniem ruchu z autostrady A4 poprzez budowę nowych węzłów oraz łączników. W punkcie drugim – rozpatrzenie odpowiedzi Ministra Infrastruktury i Budownictwa na dezyderat nr 5 w sprawie przyznania dodatkowych środków z budżetu państwa na realizację zadania pn. „Przebudowa Mostu Tczewskiego – etap II".

Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę zgłoszeń. Stwierdzam przyjęcie porządku obrad.

Szanowni państwo posłowie, czy są uwagi do odpowiedzi na dezyderat nr 2, ten dotyczący zjazdów. Nie widzę zgłoszeń. W takim razie, uprzejmie proszę pana ministra lub któregoś ze współpracowników pana ministra o uzupełnienie i dodatkowy komentarz do tej odpowiedzi. Bardzo dziękuję.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo serdecznie dziękujemy za możliwość zabrania głosu w tej sprawie. Wiązanie autostrad z terenami, przez które przebiegają, jest rzeczywiście dużym problemem. Problemem może nie tyle technicznym, ile pewną decyzją, bo autostrada czy drogi ekspresowe mają przede wszystkim przenosić ruch dalekobieżny między głównymi aglomeracjami kraju czy od granicy do granicy, jak w przypadku autostrady A1, która niedługo, za 3-4 lata, będzie mogła przenosić ruch od północnej do południowej granicy Polski, czy autostrada A4, która przenosi ruch od granicy zachodniej do wschodniej – w tej chwili jest już w całości ukończona.

Może zacznę od autostrady A4. Otóż, szanowni państwo, Wysoka Komisjo, autostrada A4 w swojej części zachodniej – na zachód od Wrocławia – częściowo wchłonęła w siebie

autostradę zbudowaną wcześniej, jeszcze przed wojną. Tamta autostrada była budowana w zupełnie innych warunkach technicznych. Została wybudowana przy innych potrzebach i rzeczywiście jest tam duża liczba węzłów i zjazdów. Z drugiej strony, niestety, ta autostrada jest wybudowana w dwóch pasach ruchu, a ruch tam coraz bardziej zwiększa się. Coraz częściej dochodzi też do fizycznego blokowania się autostrady. Nie mówimy tu o jakichś korkach. Po prostu, ona wypełnia się ruchem. Jest już więc potrzeba przebudowy mostów, przejść i zjazdów. Jednak, to wiązałoby się z bardzo dużymi nakładami, bo mosty, które tam funkcjonują, nie mają rezerwy na trzecie pasy, co oznacza konieczność przebudowy całej infrastruktury na tym odcinku autostrady.

Idąc dalej, w kierunku wschodnim – mówię o autostradzie A4 – mamy nowe odcinki autostrad za Wrocławiem, w kierunku Opola, Krakowa, Katowic. Na odcinku do Katowic nie ma problemu, natomiast problem pojawił się w okolicach Opola. Jest tam proponowany trzeci zjazd z autostrady łączący zachód Opola i Opole na wschodzie. Mieszkańcy zwracają się o połączenie centrum Opola z autostradą A4 i nową obwodnicą Opola.

Jest to postulat analizowany, natomiast, gdybyśmy spojrzeli na mapę to zauważylibyśmy, że autostrada służy do podróżowania albo na wschód, albo na zachód, jeżeli chodzi o Opole. Zatem, dodatkowy, trzeci łącznik pośrodku dwóch łączników byłby jedynie wygodnym elementem – jak można powiedzieć. Nie stanowiłby on niezbędnych rozwiązań komunikacyjnych, bo one już są, zarówno jeżeli chodzi o kierunek wschodni, jak i zachodni, bo autostrada A4 jedzie ze wschodu na zachód.

Następny odcinek, w Niepołomicach – mówię o A4. Tam już trwają prace wspólnie z miejscowym samorządem gminy Niepołomice. Zostało zawarte porozumienie, które to umożliwia. Zostały podjęte prace nad budową nowego węzła Niepołomice. Ten węzeł ma obsługiwać bardzo prężnie rozwijającą się strefę ekonomiczną. Niepołomice stały się silnym podkrakowskim ośrodkiem przemysłowym. Tam już zapadły decyzje i prowadzone są prace projektowe.

Kolejnym takim miejscem jest węzeł Jeleń na Śląsku. Słucham? Jaworzno. Węzeł Jeleń w okolicy miasta Jaworzno. Tu mamy sytuację inną, trochę trudniejszą, dlatego, że postulat budowy węzła Jeleń był podnoszony przez wiele lat, natomiast jest konkurencyjny projekt dotyczący miejsca kilka kilometrów obok – węzeł Byczyna. Było już kilka spotkań – jedno miesiąc temu, w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa. Był tam obecny pan prezydent Jaworzna. Były też deklaracje finansowe. Skłaniamy się do tego, aby na ten temat rozmawiać. Niestety, jeśli jest trzeci partner do rozwiązywania problemów, to czasem jest trochę trudniej. W tym wypadku chodzi o koncesjonariusza autostrady A4 na tym odcinku, firmę Stalexport. Stalexport nie mówi nie, natomiast do rozstrzygnięcia są oczywiście sprawy finansowe, techniczne. Jest jeszcze konieczność budowania dodatkowych instalacji związanych z pobieraniem opłat itd. Jest to skomplikowana materia, a właściwie nie tyle skomplikowana, trudna, ile wymagająca starannych negocjacji i poszukiwania wspólnego stanowiska. Nie jest to niemożliwe, jak dzisiaj widzimy z naszych analiz, ale mam nadzieję, że też uda się nam rozwiązać ten problem.

Są też postulaty dotyczące budowy nowych węzłów na autostradzie A4… Przepraszam, jeszcze na A4, bardziej na wschód, kwestionowane jest połączenie w okolicach Tarnowa, że jest niefunkcjonalne. Tej sprawie też się przyglądamy. Takie decyzje zawsze muszą dojrzewać w pewnym okresie, bo są one kosztowne i pociągają za sobą różne konsekwencje, tak jak w przypadku budowy węzła na odcinku, który jest administrowany przez koncesjonariusza. To jest ten trzeci partner, który, oczywiście, pilnuje swoich interesów, żeby jego korzyści wynikające z funkcjonowania autostrady nie były w jakiś sposób uszczuplone.

Teraz może kilka zdań o autostradzie A1. Jeden z najbardziej zidentyfikowanych postulatów dotyczących budowy łączników dotyczy okolic na południe od Torunia i na południe od Grudziądza. Województwa kujawsko-pomorskiego dotyczy też postulat budowy węzła. Rzeczywiście, tam na odcinku około 30 km nie ma węzła. Chodziłoby również o aktywizację tego terenu. Ta sprawa jest trochę trudniejsza, bo to na pewno zaktywizowałoby ten teren, natomiast dzisiaj trudno o zidentyfikowanie samych korzyści komunikacyjnych.

Autostrada A2. Najbardziej znany projekt i propozycja to węzeł Torzym-Trzciel. To jest na odcinku administrowanym przez AW S.A., czyli spółkę Autostrada Wielkopolska. Powiem, że relacje z tym koncesjonariuszem są najtrudniejsze. Mamy tutaj sporo problemów. Jednym z głównych problemów jest bardzo wysoka cena, jaką koncesjonariusz pobiera za przejazd tą autostradą. Jest to jedna z najwyższych cen w Europie, jeśli chodzi o podróżowanie po autostradzie, ale, niestety, nie mamy na to wpływu. Umowa została podpisana chyba 15 lat temu… W 1997 r., czyli 20 lat temu. Niestety, nie mamy na to wpływu, chyba żeby przystąpić do trudnych renegocjacji umowy. A ten koncesjonariusz jest najtrudniejszy, jeśli chodzi o rozmowy dotyczące nowych węzłów, czy w ogóle współpracy. Mamy z nim spory spór dotyczący rozliczeń i gwarancji, których udzielał rząd Polski na budowę autostrady, ale mamy nadzieję, że niedługo będziemy mogli go rozwiązać. Jeśli można, na tym etapie to tyle. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze, zwłaszcza że wyszedł pan poza zakres przedmiotowy tego dezyderatu, który dotyczył jedynie zjazdów na autostradzie A4. Bardzo więc dziękuję za to, że pan minister był łaskaw opowiedzieć o tym, co się dzieje na autostradach A2 i A1. Jednak, jeśli pan już wspomniał o autostradzie A2, to w Torzymiu i Trzcielu są zjazdy. Tam problem dotyczy tego zjazdu, który jest pomiędzy Świebodzinem a Torzymiem, czyli zjazdu w Łagowie. Jest nawet zobowiązanie sejmiku województwa mówiące o tym, że są gotowi sfinansować 50% kosztów tego zjazdu, a nawet strona społeczna, czyli prywatny przedsiębiorca jest gotowy sfinansować resztę.

Cały problem polega na tym – i to w trakcie pana wypowiedzi, panie ministrze, było podkreślone – że w Polsce mamy taki, a nie inny system poboru opłat. To znaczy, że te zjazdy mogłyby być częściej. Sam koszt budowy zjazdów nie jest tak duży jak koszt budowy całej infrastruktury związanej z tym, że samochody będą mogły tam zjeżdżać. Trzeba postawić bramki, ktoś tam musi pracować, ktoś musi za to brać pieniądze i te odcinki, które mają swoich koncesjonariuszy, są w trudniejszej sytuacji, bo ci koncesjonariusze mają prawo żądać za to dodatkowych środków. Wszyscy mamy tego świadomość.

Zatem, bardzo dziękuję panie ministrze. Nie ukrywam, że akurat sprawa zjazdu w Łagowie jest mi bliska, więc jeśli by były jakieś dodatkowe informacje z tym związane, to bardzo bym o nie prosił, nawet w formie pisemnej, panie ministrze. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, oczywiście to, co wiemy, wszystkie informacje, jakie mamy, dostarczymy, natomiast chciałbym jeszcze przywołać wcześniej podany przykład Niepołomic na autostradzie A4, gdzie taki zjazd, węzeł, został wybudowany w relacji – 50% kosztów samorząd i 50% kosztów Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. To pokazuje, że są możliwości tam, gdzie jest chęć do takich wspólnych inwestycji.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, czy jeszcze ktoś chciałby to skomentować? Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Wojciech Buczak (PiS):

Panie ministrze, zatrzymał się pan na Tarnowie. A co dalej na wschód od Tarnowa?

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo proszę o odpowiedź, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Rzeczywiście, dalej na wschód autostradą A4 nie wędrowałem. Jest sporo wniosków, żeby skomunikować autostradę A4 z drogami wojewódzkimi, a nawet powiatowymi. Myślę, że powinniśmy usiąść z władzami województwa, przeprowadzić rzetelną analizę i ewentualnie podjąć kierunkowe decyzje. Ja ich dzisiaj nie wykluczam, bo generalnie drogi i autostrady mają łączyć, a nie dzielić. To niby taki slogan, banał, ale tak powinno być. Tam, gdzie są potrzebne, to trzeba je budować. Może ja dzisiaj nie będę mówić o konkretnych miejscowościach – rzeczywiście, jest kilka wniosków – ale powiem, że niezbędny jest

głęboki namysł razem z władzami województwa, bo to jest ten partner, który jest niezbędny do tego, żeby przedstawić wspólny i spójny koncept na system komunikacyjny, drogowy na Podkarpaciu i we wschodniej Małopolsce.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję panie ministrze. Nie widzę więcej zgłoszeń z sali. Jeżeli więc… Jeszcze pan, panie pośle. Bardzo proszę.

Poseł Tomasz Kostuś (PO):

Pan minister w swoim wystąpieniu wiele uwagi poświęcił również opolskiemu odcinkowi autostrady A4. Bardzo dziękuję, panie ministrze, za to zainteresowanie, za tę troskę. Mówił pan o potrzebie budowy kolejnego węzła, który skomunikuje bezpośrednio stolicę województwa z odcinkiem autostrady. Dopytuję dlatego, że w treści dezyderatu nie ma słowa ani o Opolu, ani o opolskim zjeździe. Autor koncentruje się wyłącznie na problemach województwa podkarpackiego. Te miejscowości rzeczywiście są tu bardzo precyzyjnie wymienione. Innymi słowy, chciałbym dopytać raz jeszcze, czy te dodatkowe środki na dodatkowe węzły dotyczą również opolskiego odcinka autostrady A4, a w szczególności węzła tak ważnego i potrzebnego.

I dodatkowe, szczegółowe pytanie. Czy taki dialog z władzami województwa, o jakim pan minister wspomniał, odbywa się również na Opolszczyźnie? Dialog dotyczący problemów komunikacyjnych, wyzwań i najważniejszych zadań, w tym zjazdów z opolskiego odcinka A4.

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Zacznę od ostatniego pytania. Panie pośle na razie korespondencję w tej sprawie prowadzi z nami wojewoda opolski. Taki stan rzeczy jest na dzisiaj. Nie będę tutaj tego negować, ale jeśli popatrzymy na mapę, to Opole i od wschodu i od zachodu jest połączone z autostradą – takie są fakty – i na pewno trzeci, centralnie umieszczony zjazd byłby przydatny i wygodny, niemniej jednak… Może tutaj postawię kropkę. Rozmowa jednak zawsze jest potrzebna, a jeżeli znajdziemy współfinansowanie, to na pewno znacznie łatwiej będzie się rozmawiać.

Natomiast, jeżeli chodzi o Podkarpacie, to przedstawienie tej informacji zostało zainicjowane przez posłów z Podkarpacia, dlatego też jest najwięcej odniesień do tego rejonu. Ja swoją odpowiedź uzupełniłem o inne autostrady, bo jeśli chodzi o Podkarpacie, odpowiedź jest udzielona na piśmie, więc nie chciałem tego powtarzać. Powiedziałem o sytuacjach innych, w całej Polsce, żeby informacja była możliwie pełna. Myślę, że to jest dość przejrzyście wyłożone.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję panie ministrze. Tematem prac Komisji jest przede wszystkim odpowiedź na dezyderat, na to pytanie, które zostało w nim zawarte. Cieszę się, że pan minister był łaskaw opowiedzieć, jakie są plany dotyczące dwóch następnych czy innych autostrad, czyli autostrad A1 i A2. Myślę też, że to może być ciekawy temat na dyskusję odnośnie do tego, jak ma być budowana sieć autostrad i dróg ekspresowych w Polsce, nie chciałbym jednak, żeby nasza dyskusja wyszła poza zakres odpowiedzi na dezyderat.

Czy do samej odpowiedzi na dezyderat są jeszcze uwagi? Nie widzę zgłoszeń. Jeśli nie ma innych uwag, stwierdzam, że Komisja Infrastruktury przyjęła odpowiedź na dezyderat nr 2 w sprawie potrzeb inwestycyjnych związanych z rozprowadzaniem ruchu z autostrady A4 poprzez budowę nowych węzłów i łączników.

Szanowne panie posłanki i szanowni panowie posłowie, czy są uwagi do odpowiedzi na dezyderat nr 5? Nie widzę zgłoszeń. Panie ministrze, czy chciałby pan jednym zdaniem dodatkowo to skomentować, czy pozostanie pan przy odpowiedzi pisemnej?

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Wysoka Komisja, na dzisiaj żadnych nowych informacji w tej konkretnej sprawie, czyli mostu w Tczewie na Wiśle, nie mogę przekazać.

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

Mam pytanie.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Pani poseł, bardzo proszę, jeśli pani chce zadać pytanie, proszę to zasygnalizować, a ja pani oddam głos. Dobrze? Tak się umówimy. Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

Dziękuję. Panie ministrze, ponieważ – powiem szczerze – tę odpowiedź dopiero teraz czytam, rozumiem, że przez zarząd powiatu tczewskiego zostały złożone wnioski. Czy jednak dostali tyle pieniędzy, żeby ten drugi etap kontynuować, bo to jasno z tego nie wynika? Chodzi mi o to, że do końca zeszłego roku został zakończony pierwszy etap, a w tym roku w budżecie nie było pieniędzy na drugi etap. Na pierwszy etap pieniądze były przyznane jeszcze za poprzedniego rządu, potem cały czas był problem z pieniędzmi na drugi etap przebudowy mostu w Tczewie, a z tego pisma nie wynika jasno, czy pieniądze, o jakie występował zarząd powiatu tczewskiego zostaną w całości przyznane, i czy to będzie dalej realizowane.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję pani poseł. Pytam, czy są jeszcze jakieś pytania z sali, żebyśmy zamknęli rundę pytań? Jeżeli nie ma, bardzo proszę o odpowiedź, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, pani poseł, szanowni państwo, jeśli chodzi o możliwość wsparcia tej modernizacji czy naprawy mostu w Tczewie, ta inwestycja kwalifikuje się do pozyskiwania środków z rezerwy subwencji ogólnej, tak jak jest napisane w odpowiedzi. Z reguły jest tak, że poziom dofinansowania jest na poziomie 50% kwoty wnoszonej we wniosku. A w przypadku zabytkowych – jak w Tczewie – na poziomie 75%. W tym roku tych wniosków było trochę więcej, bo zazwyczaj te 50% było przyznawane. Łączna kwota tej rezerwy to 330 mln zł. W tym roku ta możliwość okazała się mniejsza – niewiele, bo o 16% mniej niż kwota, o którą wnosił powiat tczewski. Jeśli można, więcej szczegółów poda pani dyrektor Beata Leszczyńska.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych MIiB Beata Leszczyńska:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, jeśli chodzi o rezerwę subwencji ogólnej, tryb postępowania przy podziale środków jest trochę inny niż przyjęty w zakresie Programu rozwoju infrastruktury dróg powiatowych i gminnych – tam jest ustawiony ranking, zadania są punktowane. Natomiast, jeśli chodzi o rezerwę subwencji ogólnej, obowiązuje zasada oceny zerojedynkowej. Zatem, wszystkie zadania, które spełniają wymagania ustawowe, spełniają dodatkowe kryteria, które są corocznie ustalane przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych, ministra właściwego do spraw transportu i strony samorządowej, na liście zostają, a w związku z tym, trzeba się dopasować do puli rezerwy, jaka jest zapisana w ustawie budżetowej. Niestety, ta kwota od kilku lat jest niezmienna. Jest to poziom 335 999 tys. zł, a w roku 2017 były złożone wnioski dotyczące trzech dużych zadań, między innymi, zadania w Tczewie, których wartość przekroczyła pulę rezerwy o prawie 62 mln zł. Ponieważ nie skreślamy zadań, wysokość wszystkich wniosków w zakresie kwoty zgłaszanej we wniosku została solidarnie ograniczona o 16%.

Powiat tczewski jest w o tyle korzystnej sytuacji, że most został wpisany do rejestru zabytków i może korzystać z tego przywileju, że ma dofinansowanie do 75%. Zatem, te 16,5% kwoty zgłaszanej we wniosku, było od 75%, która była w pierwszej wersji, a nie 50%, jak pozostałe zadania. W związku z tym, z 37 500 tys. zł, o którą występowano, dofinansowanie, jakie powiat uzyskał, wyniosło 31 294 600 zł. Jednak znowu jesteśmy w takiej sytuacji, że to nie jest dotacja, tylko subwencja, czyli wszystko to, co zaoszczędzi się na przetargu, nie wraca do wspólnej puli i do kolejnego podziału, tylko zostaje w jednostce samorządu terytorialnego, która uzyskała to dofinansowanie. Zatem, tak naprawdę, trudno jest ocenić, jak by wypadł przetarg w Tczewie, nawet ze zmniejszonym dofinansowaniem. Mamy już sygnały i wnioski o zgodę na zagospodarowanie oszczędności poprzetargowych na innych zadaniach, też dofinansowanych w ramach tej rezerwy. Mamy też sygnały – było ich kilka z całej Polski – że w niektórych przypadkach kwoty oferowane w przetargach były trochę wyższe niż zakładano.

Może powiem, że jeśli chodzi o 2017 r., to z tych 335 999 tys. zł dofinansowanie uzyskało 168 jednostek samorządu terytorialnego, to jest 111 powiatów na kwotę 146 mln zł z końcówką, 14 województw na kwotę 30,6 mln zł z końcówką, 43 prezydentów miast na prawach powiatu na kwotę 136 tys. zł z końcówką. Prezydenci miast na prawach powiatu mogą ubiegać się o środki z tej rezerwy jakby z dwóch szufladek, bo albo z inwestycyjnej – i tu jest priorytet dla obiektów mostowych – albo z remontowej, ale wyłącznie w zakresie dróg krajowych i wojewódzkich. Prezydent Świnoujścia uzyskał dofinansowanie na utrzymanie rzecznych przepraw promowych w kwocie 23 mln zł. To wszystko zamyka się w tej puli, która jest zapisana w ustawie budżetowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo proszę, pani poseł. Jeśli dobrze zrozumiałem, powiat tczewski uzyskał dodatkowe środki w ramach II etapu, natomiast pomniejszone o 16,5%, tak jak wszyscy. Bardzo dziękuję.

Zastępca dyrektora departamentu MIiB Beata Leszczyńska:

Tak, uzyskał. Decyzja ministra finansów już jest w powiecie. W harmonogramie przekazywania środków powiat też jest uwzględniony, więc wszystko jest OK., ale na kwotę 31, a nie 37…

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

Takie samo pytanie chciałam zadać. Czyli, brakuje im 16,5%. Rozumiem, że oba samorządy będą próbowały się dołożyć, ale przetargu jeszcze nie ogłosili, mimo że pieniądze od państwa są już przelane.

Zastępca dyrektora departamentu MIiB Beata Leszczyńska:

Decyzja ministra finansów była z 13 maja, a ponieważ teraz wszystko krąży elektronicznie, sądzę, że tego samego dnia albo następnego decyzja była już w powiecie. Na podstawie tej decyzji można rozstrzygać przetarg.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Pani dyrektor, dodatkowe pytania. A co z tymi kwotami, które zostały przyznane, a których powiaty nie wykorzystają, a inaczej, kwota, którą uzyskają, byłaby niewystarczająca? Czy te pieniądze wracają do ogólnej puli i potem mogą być dzielone? Co się z nimi dzieje? Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MIiB Beata Leszczyńska:

Generalnie jest tak. Ponieważ to jest subwencja, nie dotacja, nie podlega zwrotowi. Jeśli więc brakuje środków, są dwie ścieżki postępowania. Albo jednostka samorządu, która uzyskała dofinansowanie, ograniczy zakres rzeczowy, żeby niejako wpisać się w tę kwotę, albo – jeśli dysponuje takimi możliwościami – dołoży brakującą kwotę z własnego budżetu czy w ramach porozumień z innymi samorządami czy prywatnymi inwestorami.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję pani dyrektor za tę wyczerpującą odpowiedź. Nie było więcej pytań ani zgłoszeń z sali. W związku z tym, stwierdzam, ze Komisja Infrastruktury przyjęła odpowiedź na dezyderat nr 5 w sprawie przyznania dodatkowych środków z budżetu państwa na realizację zadania pn. „Przebudowa Mostu Tczewskiego – etap II".

Tym samym, szanowni państwo, zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję bardzo.